

Auf zu neuen Ufern in Limmer

Vom historischen Firmengelände zur modernen Wasserstadt. Der Bauausschuss stimmte für den

neuen Flächennutzungsplan, der grob regelt, wie die zukünftige Entwicklung des für Wohnbau-

ung vorgesehenen Geländes in Limmer laufen soll. Abgerissen werden soll jedoch das älteste

noch erhaltene Gebäude, das noch auf das Unternehmen Excelsior zurückgeht, das an diesem

Standort bereits vor der Continental AG Gummiprodukte herstellte.

Wasserstadt nimmt die nächste Hürde

VON CHRISTIAN BOHNENKAMP

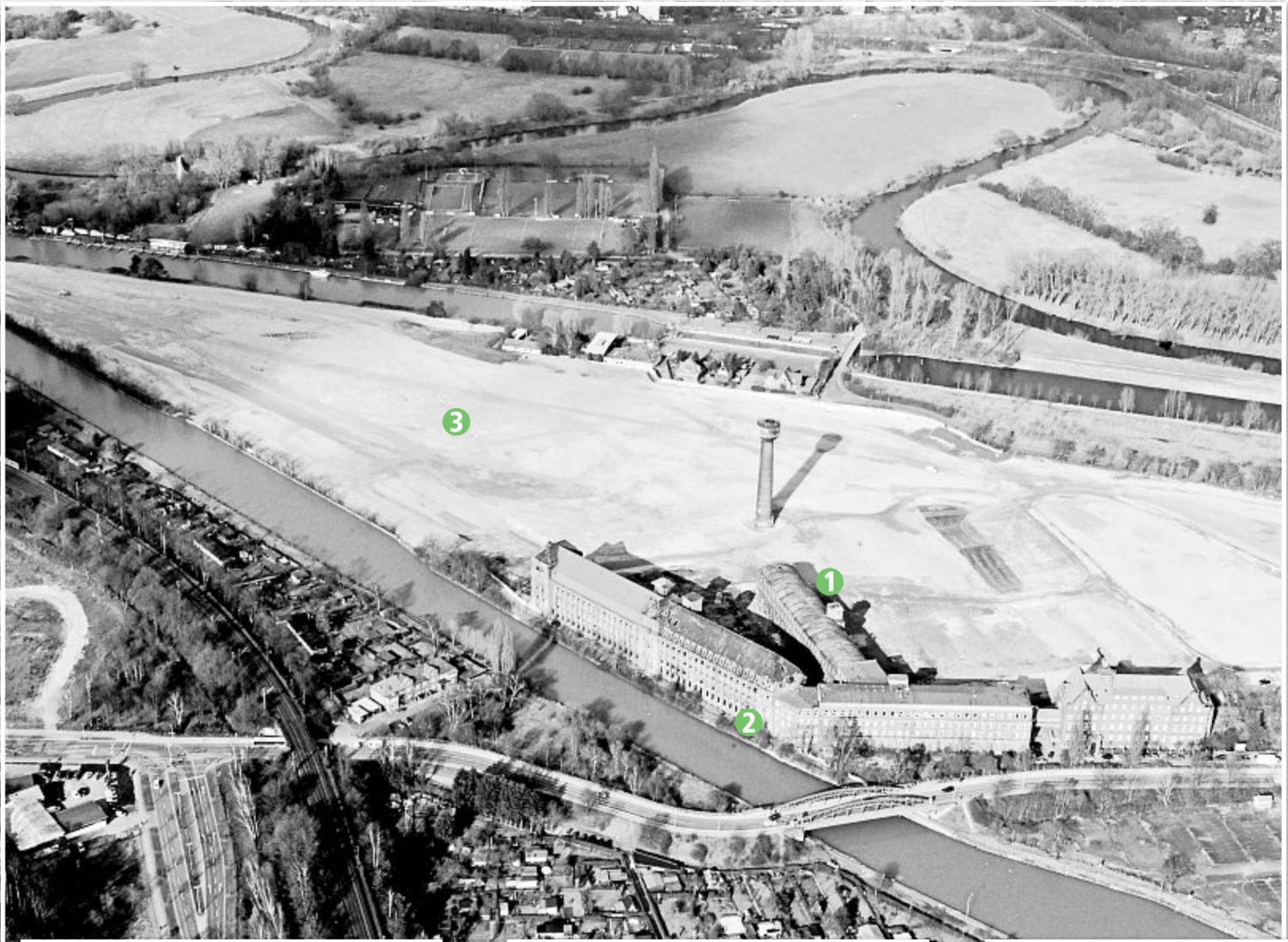
HANNOVER. Die Wasserstadt Limmer hat eine wichtige Hürde genommen: Am Mittwoch stimmte der Bauausschuss einstimmig für die Neufassung des Flächennutzungsplans, der grob regelt, auf welche Art und Weise das Gelände bebaut werden kann. Eigentümer ist der Bauunternehmer Günther Papenburg, der derzeit auf dem Gelände noch Bodensanierungsarbeiten durchführen lässt.

Deutliche Kritik hatte es zuvor in der ebenfalls für das Projekt zuständigen Sanierungskommission Limmer gegeben. „Einfallslos“ hatte Bauexperte Sid Auffarth die Pläne der Stadt genannt. Er fürchtet, dass auf dem Gelände nur wenige Bauträger zum Zuge kommen werden, die „gereifte Häuser ohne große Ideen“ in der Wasserstadt verwirklichen würden. „Dann droht die geballte Langeweile wie am Kronsberg“, sagt Auffarth. Er fordert, dass stattdessen viele unterschiedliche Projekte in Form gemeinschaftlichen Wohnens verwirklicht werden sollen. In Freiburg, Tübingen oder Hamburg werde das bereits mit großem Erfolg durchgeführt.

Die Stadt scheint die Kritik ernst genommen zu haben und hat die Pläne seitdem noch einmal überarbeitet. Nun findet sich darin unter anderem der Hinweis, dass die Flächen auch für Projekte gemeinschaftlichen Wohnens zur Verfügung stehen. Zudem betonte Stadtbaurat Uwe Bodemann im Bauausschuss, dass die Stadt über verschiedene Instrumente Einfluss auf die Pläne von Investoren nehmen könne.

Überrascht zeigte sich der Bauhistoriker Auffarth jedoch davon, dass das älteste noch erhaltene Gebäude auf dem Gelände offensichtlich abgerissen werden soll. Dieses wurde 1897 errichtet und war einst die erste Produktionsstätte der Firma Excelsior, die in Limmer Gummiprodukte herstellte und später von der Continental AG übernommen wurde. Aus dem aktuellen Funktionsplan, der die zukünftige Entwicklung der Wasserstadt grob zeigt, geht hervor, dass es nicht erhalten werden soll. „Das ist sehr bedauerlich. Ich halte es für wichtig, dass dieses Industriedenkmal bestehen bleibt“, sagt Auffarth. Er glaubt, dass man die wichtigste Verbindungsstraße, die durch die Wasserstadt geht, auch in einem Bogen um das Gebäude führen könnte.

Nicht abgerissen werden sollen allerdings die historischen Produktionsgebäude, die im südlichen Teil des Geländes im Bereich der Wunstorfer Straße erhalten geblieben sind. Diese sind allerdings mit krebserregenden Nitrosaminen verseucht. Sollte eine Sanierung scheitern, müssen sie dennoch entfernt werden.



BLICK VON OBEN: Das Luftbild zeigt das Gelände, auf dem – vermutlich ab 2013 – die Wasserstadt Limmer entstehen soll. Das älteste Produktionsgebäude der Firma Excelsior, die später von Conti übernommen wurde, soll abgerissen werden, der Turm bleibt erhalten (Nr. 1). Ebenfalls nicht abgerissen werden sollen die alten Produktionsgebäude am Stichelkanal (Nr. 2). Wie dicht das Gelände früher mit Fabrikhallen bebaut war, zeigt das dritte Bild.

Fotos: Dröse, Archiv



Arbeitskreis will KZ-Info-Zentrum



NACH DER BEFREIUNG: Dieses Bild von französischen Häftlingen wurde wohl im KZ Limmer aufgenommen.

HANNOVER. Mehr als 1000 Frauen waren von Juni 1944 bis April 1945 auf dem Conti-Gelände in Limmer in einem Konzentrationslager untergebracht, verteilt auf drei Baracken. Die Insassinnen stammten größtenteils aus Polen und Frankreich, aber auch aus Belgien, Luxemburg, der Sowjetunion und Spanien. Unter unmenschlichen Bedingungen mussten sie unter anderem im Continental-Werk arbeiten oder Bombenschutz in Linden und Limmer wegräumen. Bei dem KZ in Limmer handelte es sich um ein Außenlager des KZ Neuengamme. Außerdem gab es auf dem Conti-Gelände in Limmer auch ein Zwangsarbeiterlager.

Der Arbeitskreis KZ Limmer möchte in einem der ehemaligen, noch erhaltenen Produktionsgebäude auf dem Gelände der Wasserstadt ein Informations- und Dokumentationszentrum zu den beiden Lagern einrichten. Dort solle es dann auch eine Ausstellung zur Kriegsproduktion der Conti im Zweiten Weltkrieg geben, fordert der Historiker Sid Auffarth. Die Stadt plant jedoch einen zentralen Ort der Erinnerung, wo an die verschiedenen KZ-Außenlager in Hannover erinnert werden soll. boh

Conti – wichtiger Lieferant der Wehrmacht

HANNOVER. Vor ihrer Übernahme im Jahr 1928 produzierten die Hannoverischen Gummiwerke Excelsior auf dem Gelände in Limmer verschiedene Produkte aus Gummi. Nach der Fusion wurde die Fabrik ein Zweigwerk der Continental AG. Reifen wurden aber noch länger unter dem Markennamen „Excelsior“ produziert.

Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges im Jahr 1939 waren im Conti-Werk in Limmer 4100 Mitarbeiter beschäftigt. Sie arbeiteten vor allem für den Bedarf der deutschen Wehrmacht und stellten unter anderem Batteriekästen, Kraftstofftanks oder Absätze und Sohlen für Schuhe her, später auch Gasmasken.

Von Kriegsschäden blieb das Werk weitgehend verschont, so dass die Produktion bereits kurz nach Kriegsende wieder anlaufen konnte. Die Besatzungsmächte ordneten unter anderem die Produktion von dringend benötigten hygienisch-medizinischen Artikeln an. Um 1970 arbeiteten in dem Werk in Limmer 950 Menschen, es hatte mittlerweile eine neue Walzhalle sowie eine Fabrikhalle für Bodenbeläge.

1999 wurde die Produktion stillgelegt. Die meisten historischen Gebäude wurden 2009 gesprengt. boh



KRIEGS-PRODUKTION: Die Conti-Werke waren ein wichtiger Lieferant der deutschen Wehrmacht. Das beweist auch dieses Plakat.

Linke und CDU kritisieren Radschnellwege

Stadtverwaltung korrigiert Kostenschätzung von 5,6 Millionen auf 2,8 Millionen Euro nach unten

VON DIRK ALTWIG

HANNOVER. Gestern hat die Stadtverwaltung die Kostenschätzung für einen Radschnellweg von Hannover nach Garbsen nach unten korrigiert. Derzeit werde tatsächlich von 2,8 Millionen Euro ausgegangen und nicht von 5,6 Millionen. Die Region hatte bereits 2,8 Millionen Euro genannt.

„Die Information ist bei der Region schneller angekommen“, sagte gestern ein Sprecher der Landeshauptstadt, deshalb sei im Bauausschuss noch die höhere Zahl genannt worden (NP berichtete). Allerdings gibts inzwischen auch eine Debatte um die genannten 2,8 Millionen Euro. „Etwas teuer“, sagte gestern Stefan Müller, Vorsitzender der

Linken-Fraktion in der Regionsversammlung. Die Partei hatte zwar Radschnellwege in ihrem Wahlprogramm, aber, so Müller: „Es gibt andere Lücken bei Radwegen, die dringender zu beseitigen wären.“ Beim Schnellweg drohe relativ viel Geld in kurze Streckenabschnitte zu fließen. Eberhard Wicke, Vorsitzender der CDU-Regionsfraktion, erteilt

dem Projekt ebenfalls eine Absage – obwohl zumindest die CDU in der Landeshauptstadt die Schnellwege auch im Programm hat. Wicke: „Das brauchen wir nicht. Wir können schon keine normalen Radwege finanzieren.“ Außerdem gebe es bei den nötigen Reparaturen der Regionsstraßen einen Rückstau von rund 20 Millionen Euro.

Bislang ist der Weg, der eine Breite von vier Metern haben soll, nur in der Vorplanung. Er soll mit einer besonderen Asphaltdecke auf schnelles Fahren ausgelegt werden, das richtet sich besonders an Radpendler. Außerdem ist geplant, die Strecke komplett zu beleuchten. Noch befinden sich die Überlegungen zum bundesweit einmaligen

Schnellwegprojekt in einem Vorstadium, über den Bau entscheidet die Politik. Überlegungen – noch weniger fortgeschritten – gibt es auch für einen Radschnellweg von Hannover nach Laatzen, er wird derzeit ebenfalls mit 2,8 Millionen Euro veranschlagt. Denkbar wäre auch eine Verbindung von Hannover nach Lehrte.



Stefan Müller



Eberhard Wicke